

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**

DE03/3627

REC'D	15 JAN 2004
WIPO	PCT

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung  
einer Patentanmeldung**

**Aktenzeichen:** 102 50 661.2

**Anmeldetag:** 31. Oktober 2002

**Anmelder/Inhaber:** ROBERT BOSCH GMBH, Stuttgart/DE

**Bezeichnung:** Kraftstoffhochdruckpumpe mit Kugelventil im Niederdruck-Einlass

**IPC:** F 02 M 59/46

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 18. November 2003  
**Deutsches Patent- und Markenamt**  
**Der Präsident**  
 Im Auftrag

**PRIORITY DOCUMENT**  
 SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
 COMPLIANCE WITH  
 RULE 17.1(a) OR (b)

29.10.2002

5 Robert Bosch GmbH, 70442 Stuttgart

Kraftstoffhochdruckpumpe mit Kugelventil im Niederdruck-Einlass

10

Stand der Technik

15 Die Erfindung geht aus von einer aus dem deutschen Patent DE 101 17 600 bekannten Kraftstoffhochdruckpumpe für ein Kraftstoffeinspritzsystem mit einem Gehäuse, mit einem Niederdruck-Einlass, mit einem Förderraum, in dem der Kraftstoff komprimiert wird, mit einem Saugventil zwischen  
20 Förderraum und Niederdruck-Einlass, wobei ein Ventilglied des Saugventils sich gegen eine im Förderraum angeordnete Druckfeder abstützt.

Bei dieser Kraftstoffhochdruckpumpe ist das Ventilglied des Saugventils als Ventilkegel ausgebildet.

Vorteile der Erfindung

Bei einer erfindungsgemäßen Kraftstoffhochdruckpumpe für  
30 ein Kraftstoffeinspritzsystem, mit einem Gehäuse, mit einem Niederdruck-Einlass, mit einem Förderraum, in dem der Kraftstoff komprimiert wird, mit einem Saugventil zwischen Förderraum und Niederdruck-Einlass, wobei ein Ventilglied des Saugventils sich gegen eine im Förderraum angeordnete Druckfeder abstützt, ist das Ventilglied des Saugventils

als Kugel ausgebildet.

Dadurch wird die Herstellung der Kraftstoffhochdruckpumpe vereinfacht, da eine Kugel billiger herzustellen ist als  
5 ein Ventilglied mit einem Dichtkegel und einem Schaft, wie es aus dem Stand der Technik bekannt ist. Außerdem wird der Wirkungsgrad der erfindungsgemäßen Kraftstoffhochdruckpumpe verbessert, da eine Kugel zusammen mit dem Dichtsitz eine genau definierte kreisförmige Dichtlinie bildet, die trotz  
10 der unvermeidbaren Fertigungstoleranzen bei der Herstellung des Ventilsitzes hinsichtlich des Ventilsitzes sehr gut abdichtet. Wenn der mit der Kugel zusammenwirkende Ventilsitz rund ist, dichtet das erfindungsgemäße Saugventil gut ab, auch wenn der Winkel oder die Lage des  
15 Ventilsitzes nicht mit höchster Präzision hergestellt wurden.

Weiterhin ist mit dem erfindungsgemäßen Saugventil sichergestellt, dass alle Saugventile einer in Serie  
20 hergestellten Kraftstoffhochdruckpumpen nahezu identische hydraulische Eigenschaften haben und somit die Optimierung der in Serie gefertigten Kraftstoffhochdruckpumpe vereinfacht wird.

Bei einer Variante der Erfindung ist vorgesehen, dass zwischen Druckfeder und Kugel ein Federteller angeordnet ist, so dass die Fixierung der Kugel relativ zum Dichtsitz verbessert wird und außerdem ein Ausknicken der Druckfeder vermieden wird. Außerdem ermöglicht der Einsatz eines  
30 Federtellers, dass die Durchmesser von Druckfeder und Kugel verschieden sein können. Es hat sich insbesondere als vorteilhaft erwiesen, wenn der Durchmesser der Kugel kleiner als der Durchmesser der Druckfeder ist, da in diesem Fall das Ausknicken der Druckfeder wirkungsvoll  
35 vermieden wird und der Durchmesser der Kugel den

hydraulischen Erfordernissen der Kraftstoffhochdruckpumpe  
in optimaler Weise entspricht.

Bei einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung ist der  
5 Ventilsitz, welcher mit der Kugel zusammenwirkt, im Gehäuse  
eingearbeitet, so dass die Zahl der mit Hochdruck  
beaufschlagten Dichtflächen und die Zahl der Bauteile  
gegenüber der aus dem Stand der Technik bekannten  
10 Kraftstoffhochdruckpumpe reduziert wird. Dies erhöht die  
Zuverlässigkeit der erfindungsgemäßen  
Kraftstoffhochdruckpumpe und senkt die Herstellungs- und  
Montagekosten derselben.

Es hat sich als vorteilhaft erwiesen, wenn der Ventilsitz  
15 einen Sitzwinkel zwischen  $30^\circ$  und  $150^\circ$ , insbesondere  
zwischen  $80^\circ$  und  $100^\circ$  aufweist.

Alternativ zu dem direkt im Gehäuse angeordneten Dichtsitz  
kann das Gehäuse auch eine Schraube umfassen, welche eine  
20 Förderraumbohrung nach außen hin verschließt, und in deren  
dem Förderraum zugewandten Stirnfläche der Ventilsitz  
ausgebildet ist. Diese Variante hat den Vorteil, dass bspw.  
das Saugventil montiert oder im Reparaturfall ausgewechselt  
werden kann, ohne die Kraftstoffhochdruckpumpe vollständig  
zu zerlegen, da das Saugventil von außen über die Schraube  
erreichbar ist.

In weiterer Ausgestaltung dieser Ausführungsvariante ist  
vorgesehen, dass die Schraube einen im Durchmesser  
30 reduzierten Bereich aufweist, dass der im Durchmesser  
reduzierte Bereich mit dem Gehäuse einen Ringraum begrenzt,  
und dass der Ringraum mit dem Niederdruck-Einlass  
hydraulisch in Verbindung steht. Dadurch ist auf einfache  
Weise gewährleistet, dass unabhängig davon wie weit die  
35 Schraube in das Gehäuse eingeschraubt wird, stets eine

hydraulische Verbindung zu dem Niederdruck-Einlass besteht.

Die erfindungsgemäßen Vorteile kommen selbstverständlich in einem Kraftstoffsystem mit einem Kraftstoffbehälter, mit 5 einem Einspritzventil, welches den Kraftstoff direkt in den Brennraum einer Brennkraftmaschine einspritzt, mit einer Hochdruckkraftstoffpumpe und mit einer Kraftstoffmischleitung, an die das mindestens eine Einspritzventil angeschlossen ist, zum Tragen, wenn die 10 Kraftstoffhochdruckpumpe nach einem der vorhergehenden Ansprüche ausgebildet ist.

Weitere Vorteile und vorteilhafte Ausgestaltungen sind der nachfolgenden Zeichnung, deren Beschreibung und den 15 Patentansprüchen entnehmbar.

#### Zeichnung

Es zeigen:

- 20 Figur 1 ein erstes Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäßen Radialkolbenpumpe,
- Figur 2 ein zweites erfindungsgemäses Ausführungsbeispiel einer Radialkolbenpumpe,
- Figur 3 ein erfindungsgemäßes Ansaugventil in vergrößerter Darstellung und
- 30 Figur 4 eine schematische Darstellung einer mit einer erfindungsgemäßen Kraftstoffhochdruckpumpe ausgerüsteten Brennkraftmaschine.
- 35 Beschreibung der Ausführungsbeispiel

Figur 1 zeigt ein erstes Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäßen Kraftstoffhochdruckpumpe 10 im Querschnitt. Die Kraftstoffhochdruckpumpe 10 ist als

- 5 Radialkolbenpumpe mit drei Pumpenelementen 11 ausgeführt. Die Pumpenelemente 11 umfassen einen Kolben 13, der in einer Zylinderbohrung 15 geführt wird. Die Zylinderbohrung 15 ist in einem Gehäuse 17 der Kraftstoffhochdruckpumpe 10 als Sacklochbohrung ausgeführt. Über Fertigungs- und  
10 Montagebohrungen 19 kann die Zylinderbohrung 15 hergestellt werden. Nach der Montage der erfindungsgemäßen Kraftstoffhochdruckpumpe werden die Montagebohrungen 19 durch Stopfen 21 verschlossen.

- 15 Angetrieben werden die Kolben 13 von einer Antriebswelle mit einem exzentrischen Abschnitt 22 über einen Polygonring 23 mit Abflachungen 25. Auf den Abflachungen 25 liegt eine Kolbenfußplatte 27 auf, welche den Kolben 13 in eine oszillierende Bewegung versetzt, wenn die Antriebswelle  
20 angetrieben wird und der Polygonring 23 infolgedessen eine kreisförmige Bewegung ausführt. Die oszillierende Bewegung der Kolben 13 ist in einem der Pumpenelement 11 durch einen Doppelpfeil 29 angedeutet.

Die Zylinderbohrung 15 und der Kolben 13 begrenzen einen Förderraum 31 je Pumpenelement 11, wobei das Volumen des Förderraums 31 von der Stellung der Antriebswelle abhängt. Bei dem in Figur 1 senkrecht nach oben ausgerichteten Pumpenelement 11, dessen Kolben 13 sich nahe seines oberen  
30 Totpunkts (OT) befindet, ist das Volumen des Förderraums 31 minimal, während es bei den anderen Pumpenelementen 11 nahezu ein Maximum hat. Durch eine Druckfeder 33 werden die Kolbenfußplatten 27 und mit ihr die Kolben 13 stets in Anlage an den Abflachungen 25 des Polygonrings 23 gehalten.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht bei allen Pumpenelementen 11 alle Bauteile mit Bezugszeichen versehen. Es sind jedoch alle drei Pumpenelement 11 gleich aufgebaut und verfügen über die gleichen Bauteile.

5

Die Zylinderbohrung 15 ist, wie bereits erwähnt, als Sackloch ausgeführt. Am Ende der Zylinderbohrung 15 ist ein Saugventil 35 mit einem Dichtsitz 37 und einer mit dem Dichtsitz 37 zusammenwirkenden Kugel 39 vorgesehen. Die Kugel 39 wird über einen Federteller 41 von einer Druckfeder 43, die sich andererseits am Kolben 13 abstützt, gegen den Ventilsitz 37 gepresst.

10 Dabei ist die Druckfeder 43 so dimensioniert, dass durch den während des Saughubs des Kolbens 13 im Förderraum 31 gebildeten Unterdruck die Kugel 39 vom Dichtsitz 37 abhebt und über einen Niederdruck-Einlass 45 Kraftstoff in den Förderraum 31 ansaugen kann. Wenn der Kolben 13 sich in Richtung seines oberen Totpunkts bewegt hat, nimmt die 15 Vorspannung der Druckfeder 33 so stark zu, dass die Kugel 39 gegen den Dichtsitz 37 gepresst wird und somit die Verbindung zwischen Förderraum 31 und Niederdruck-Einlass 45 unterbrochen wird. Verstärkt wird dieser Effekt ganz 20 wesentlich durch den zunehmend höheren Druck im Förderraum 31.

25 Alternativ kann die Druckfeder 43 auch so dimensioniert werden, dass die Kugel 39 auch im unteren Totpunkt (UT) des Kolbens 13 noch leicht gegen den Dichtsitz 37 gepresst wird. Nur wenn auf der in Fig. 1 nicht dargestellten 30 Niederdruckseite der Kraftstoffhochdruckpumpe 10 ein ausreichender Überdruck gegenüber dem Druck im Förderraum 31 herrscht, strömt Kraftstoff in den Förderraum 31 ein. Der Druck auf der Niederdruckseite der 35 Kraftstoffhochdruckpumpe 10, bzw. der Saugseite des

Förderraums 31 und damit die Fördermenge der Kraftstoffhochdruckpumpe 10 wird durch eine in Fig. 1 nicht dargestellte Zumesseinheit von einem Steuergerät (nicht dargestellt) in Abhängigkeit des Betriebszustands der

5 Brennkraftmaschine eingestellt.

Durch diese Maßnahmen ist gewährleistet, dass auch wenn durch die nicht dargestellte Zumesseinheit der Kraftstoffzufluss über den Niederdruck-Einlass 45 in die

10 Pumpenelemente 11 gedrosselt wird, jedes der Pumpenelement 11 annähernd die gleiche Kraftstoffmenge ansaugt und sich somit ein gleichmäßiger Drehmoment- und Leistungsbedarf der Kraftstoffhochdruckpumpe 10 ergibt. Dies verbessert die Läufruhe der Brennkraftmaschine insbesondere im Leerlauf.

15 Dadurch, dass der Kolben 13 auch in seinem oberen Totpunkt nicht über seine ganze Länge in der Zylinderbohrung 15 geführt wird, ist ein ausreichender "Überlauf" für Honwerkzeuge oder dergleichen vorhanden. Dieser Überlauf erleichtert die Herstellung der als Sackloch ausgeführten

20 Zylinderbohrung 15.

Ein Hochdruck-Auslass sowie das zugehörige Druckventil sind in Figur 1 nicht dargestellt, da sich der Hochdruck-Auslass und das zugehörige Druckventil senkrecht zur Zeichnungsebene hinter den Pumpenelementen 11 angeordnet sind. Die Anordnung dieser Bauelemente kann aus der DE-PS 101 17 600, auf die hiermit Bezug genommen wird, entnommen werden.

30 Durch die Verwendung eines Federtellers 41 zwischen Kugel 39 und Druckfeder 43 wird die Führung der Kugel 39 verbessert. Außerdem kann, wegen der verbesserten Auflagefläche der Druckfeder 43 auf dem Federteller 41 ein

35 Ausknicken der Druckfeder 43 verhindert werden. Schließlich

kann der Durchmesser der Kugel 39 unabhängig vom Durchmesser der Druckfeder 43 gewählt werden, was bei der Optimierung der Kraftstoffhochdruckpumpe 10 von Vorteil sein kann.

5

Es ist jedoch auch ohne weiteres denkbar und möglich, auf den Federteller 41 zu verzichten (nicht dargestellt), so dass die Druckfeder 43 direkt auf der Kugel 39 aufliegt.

10 Bei dem in Fig. 1 dargestellten ersten Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäßen Kraftstoffhochdruckpumpe 10 gibt es nur eine sehr geringe Zahl von Hochdruckdichtstellen. Dies ist insbesondere der Dichtsitz 37 in Verbindung mit der Kugel 39 sowie der Ringspalt zwischen Kolben 13 und

15 Zylinderbohrung 15. Diese geringe Zahl von Hochdruckdichtstellen rechtfertigt in vielen Fällen den etwas höheren Herstellungsaufwand bei der Herstellung der Zylinderbohrung 15, wenn diese als Sackloch ausgeführt ist.

20 Auf die spezifischen Vorteile eines als Kugelventil ausgebildeten Saugventils 35 wird nachfolgend im Zusammenhang mit der Figur 3 noch im Detail eingegangen werden.

In Figur 2 ist ein zweites Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäßen Hochdruckpumpe 10 ebenfalls im Schnitt dargestellt. Gleiche Bauteile werden mit gleichen Bezugssymbolen versehen und es gilt das bezüglich Figur 1 Gesagte entsprechend. Der wesentliche Unterschied zu dem 30 ersten Ausführungsbeispiel besteht darin, dass die Zylinderbohrung 15 nicht als Sacklochbohrung, sondern als Durchgangsbohrung ausgeführt ist. Bei diesem Ausführungsbeispiel wird die Zylinderbohrung 15 durch eine Schraube 47 verschlossen. In der Schraube 47 ist der 35 Dichtsitz 37 des Saugventils 35 eingearbeitet.

Nachfolgend wird an Hand der Figur 3, welche einen vergrößerten Ausschnitt A der Figur 2 zeigt, die Funktion des Saugventils 35 noch detailliert erläutert.

5 In Figur 3 ist der Kolben 13 im oberen Totpunkt. Demzufolge hat der Förderraum 31 sein minimales Volumen und die Kugel 39 dichtet den Förderraum 31 gegen den Niederdruck-Einlaß 45 der Kraftstoffhochdruckpumpe 10 ab. Diese Abdichtung  
10 erfolgt entlang einer kreisförmigen Dichtlinie (nicht gezeichnet), welche sich aus der Berührlinie zwischen der Kugel 39 und dem Dichtsitz 37 ergibt. Die Dichtheit dieses als Kugelventil ausgebildeten Saugventils 35 ist sehr hoch, da es nur eine linienförmige Berührung zwischen Kugel 39  
15 und Dichtsitz 37 gibt, was zu einer entsprechend hohen Flächenpressung auf der Dichtlinie führt. Außerdem sind die Genauigkeitsanforderungen bei der Herstellung eines dicht schließenden Kugelventils geringer als bei Kegelventilen.  
Je nachdem wie der Winkel  $\alpha$  des Dichtsitzes 37 gewählt  
20 wird, kann der Durchmesser der Dichtlinie zwischen Kugel 39 und Dichtsitz 37 bei konstantem Kugeldurchmesser variiert werden. Es hat sich herausgestellt, dass Dichtwinkel  $\alpha$  zwischen  $30^\circ$  und  $150^\circ$  möglich sind und in der Regel ein Dichtwinkel  $\alpha$  von  $90^\circ$  zu sehr guten Ergebnissen führt.

An den Dichtsitz 37 schließen eine Axialbohrung 48 sowie eine Querbohrung 49 an. Alternativ können auch mehrere Querbohrungen 49 (nicht dargestellt) vorgesehen sein. Die Querbohrung 49 mündet in einen Ringraum 50, welcher vom  
30 Gehäuse 17 und einem im Durchmesser reduzierten Bereich 50 der Schraube 47 begrenzt wird. An einer Stirnseite 52 der Schraube 47 ist eine Beißkante 53 ausgebildet, welche den Ringraum 51 vom Förderraum 31 abdichtet.

35 Der Ringraum 51 steht mit dem in dieser Darstellung nicht

sichtbaren Niederdruck-Einlaß 45 der Kraftstoffhochdruckpumpe 10 hydraulisch in Verbindung. Dadurch, dass der Ringraum die Schraube 47 allseitig umgibt, kann über die Querbohrung 49 und die Axialbohrung 48 Kraftstoff in den Förderraum 31 angesaugt werden unabhängig davon, wie tief die Schraube 47 in das Gehäuse 17 eingeschraubt wurde.

Durch die Verwendung eines als Kugelventil ausgebildeten Saugventils 35 wird der Wirkungsgrad der Kraftstoffhochdruckpumpe erhöht, da die Kugel 39 einen großen Strömungsquerschnitt freigibt sobald sie vom Dichtsitz 37 abhebt, so dass der Kraftstoff schnell und ohne große Strömungsverluste angesaugt werden kann. Dazu ist es auch vorteilhaft, wenn bei geöffnetem Saugventil 35 die ringförmige Querschnittsfläche zwischen Dichtsitz 37 und Kugel 39 etwa bis zu 20mal größer ist als der Querschnitt der Querbohrung 49.

Außerdem wird wegen der guten Dichteigenschaften des als Kugelventil ausgebildeten Saugventils 35 während des Förderhubs des Kolbens 13 kein Kraftstoff aus dem Förderraum 31 in den Niederdruck-Einlass 45 zurückgedrückt.

In Figur 4 ist eine Brennkraftmaschine 54 schematisch dargestellt. Sie umfasst ein Kraftstoffeinspritzsystem 56. Dieses wiederum weist einen Kraftstoffbehälter 58 auf, aus dem eine elektrische Niederdruck-Kraftstoffpumpe 60 Kraftstoff fördert.

Die elektrische Niederdruck-Kraftstoffpumpe 60 fördert Kraftstoff zu der Kraftstoffhochdruckpumpe 10, welche so ausgebildet ist, wie in den Figuren 1 und 2 dargestellt. Der Hochdruck-Auslass 18 der Kraftstoffhochdruckpumpe 10 ist mit einer Kraftstoff-Sammelleitung 62 verbunden. Diese

wird im allgemeinen auch als "Common-Rail" bezeichnet. An die Kraftstoff-Sammelleitung 62 sind insgesamt vier Einspritzventile 64 angeschlossen. Diese spritzen jeweils den Kraftstoff direkt in Brennräume 66 der

5. Brennkraftmaschine 54 ein.

5 29.10.2002

Robert Bosch GmbH, 70442 Stuttgart

10 Ansprüche

1. Kraftstoffhochdruckpumpe (10) für ein Kraftstoffeinspritzanlage (56), mit einem Gehäuse (17, 47), mit einem Niederdruck-Einlass (45), mit einem Förderraum (31), in dem der Kraftstoff komprimiert wird, mit einem

15 Saugventil (35) zwischen Förderraum (31) und Niederdruck-Einlass (45), wobei ein Ventilglied des Saugventils (35) sich gegen eine im Förderraum (31) angeordnete Druckfeder (43) abstützt, und mit einem Hochdruck-Auslass, dadurch gekennzeichnet, dass das Ventilglied des Saugventils (35)

20 als Kugel (39) ausgebildet ist.

2. Kraftstoffhochdruckpumpe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen Druckfeder (43) und Kugel (39) ein Federteller (41) vorgesehen ist.

3. Kraftstoffhochdruckpumpe nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Durchmesser der Kugel (39) kleiner als der Durchmesser der Druckfeder (43) ist.

4. Kraftstoffhochdruckpumpe (10) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass in dem Gehäuse (17, 47) ein mit der Kugel (39) zusammenwirkender Dichtsitz (37) vorhanden ist.

5. Kraftstoffhochdruckpumpe nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Dichtsitz (37) einen Sitzwinkel

(α) zwischen 30° und 150°, insbesondere von 90°, aufweist.

6. Kraftstoffhochdruckpumpe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Gehäuse (17, 47) eine Schraube (47) umfasst, welche eine Zylinderbohrung 5 (31) nach außen hin verschließt, und dass der Dichtsitz (37) in einer dem Förderraum (31) zugewandten Stirnseite (52) der Schraube (47) ausgebildet ist.

7. Kraftstoffhochdruckpumpe (10) nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Schraube (47) einen im Durchmesser reduzierten Bereich (50) aufweist, dass der im Durchmesser reduzierte Bereich (50) mit dem Gehäuse (17) einen Ringraum (51) begrenzt, und dass der Ringraum (51) mit dem Niederdruck-Einlass (45) hydraulisch in Verbindung steht.

8. Kraftstoffeinspritzanlage (56) mit einem Kraftstoffbehälter (58), mit mindestens einem Einspritzventil (64), welches den Kraftstoff direkt in den Brennraum (66) einer Brennkraftmaschine (54) einspritzt, mit mindestens einer Hochdruck-Kraftstoffpumpe (10), und mit einer Kraftstoff-Sammelleitung (62), an die das 20 mindestens eine Einspritzventil (64) angeschlossen ist, dadurch gekennzeichnet, dass die Kraftstoffhochdruckpumpe (10) nach einem der Ansprüche 1 bis 7 ausgebildet ist (Fig. 4).

9. Brennkraftmaschine (54) mit mindestens einem Brennraum (66), in den der Kraftstoff direkt eingespritzt wird, dadurch gekennzeichnet, dass sie ein Kraftstoffeinspritzanlage (56) nach Anspruch 8 aufweist (Fig 4).

1 / 3

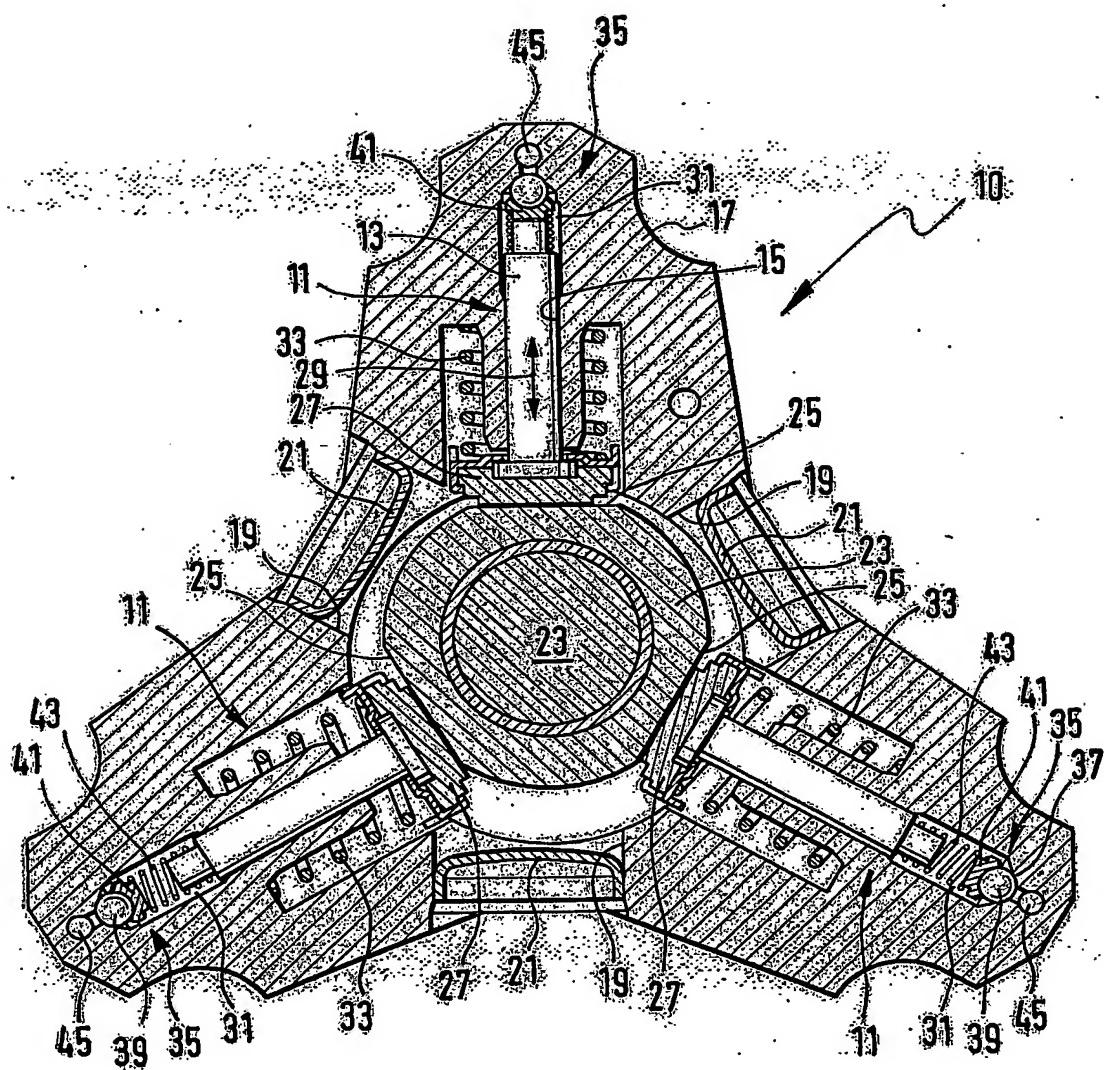


Fig. 1

2 / 3

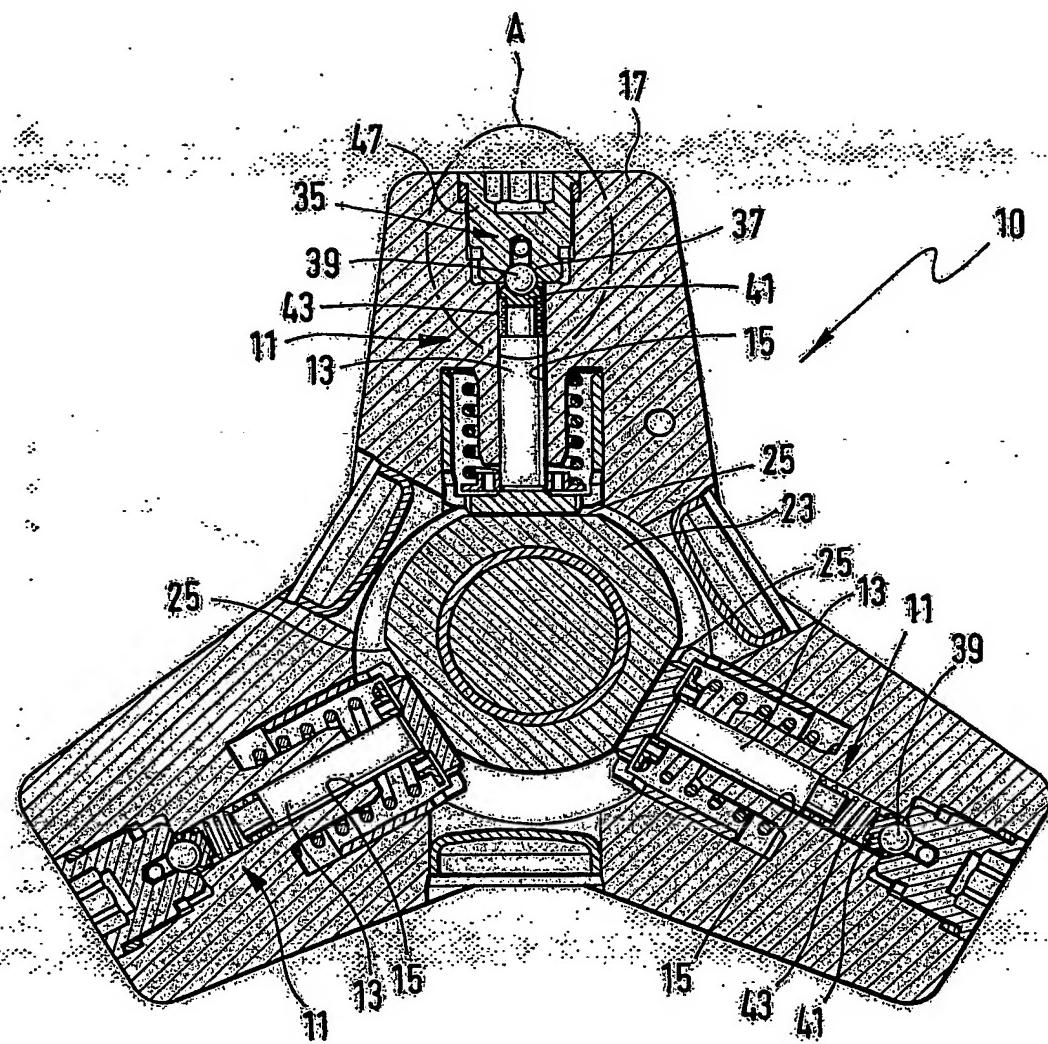
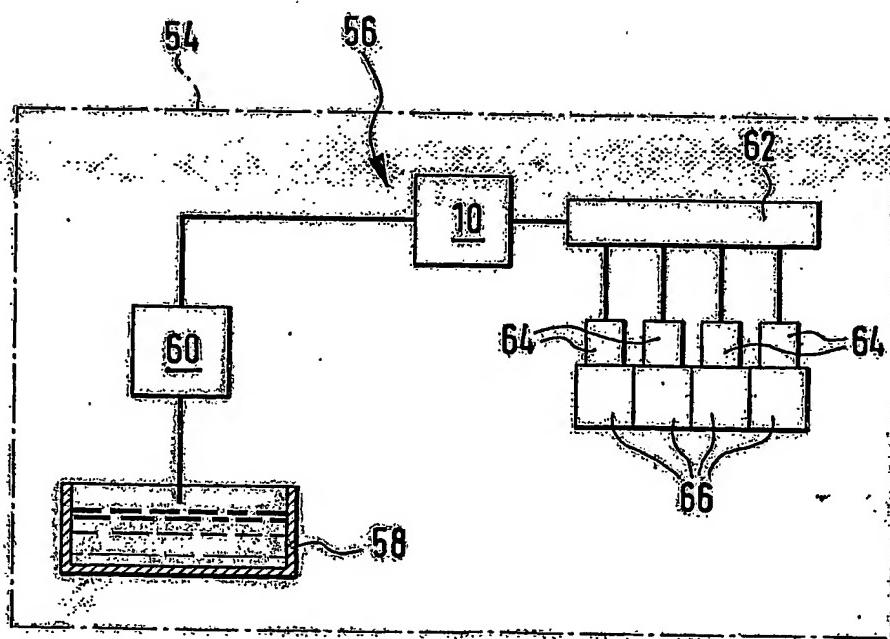
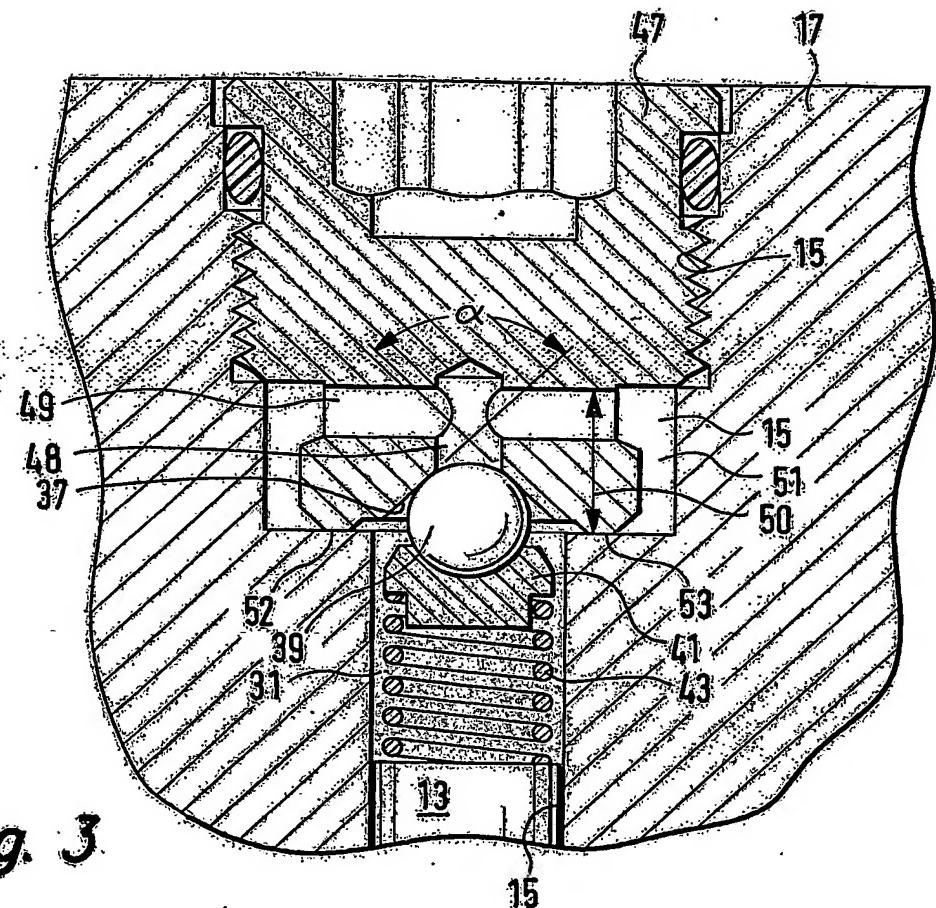


Fig. 2

3 / 3



5

29.10.2002

Robert Bosch GmbH, 70442 Stuttgart

10 Kraftstoffhochdruckpumpe mit Kugelventil im Niederdruck-  
Einlass

## 15 Zusammenfassung

15 Es wird eine Kraftstoffhochdruckpumpe (10), insbesondere  
eine Radialkolbenpumpe, vorgeschlagen, bei der die  
Saugventile (35) als Kugelventile ausgebildet sind, was  
sich vorteilhaft auf den Wirkungsgrad der  
20 Kraftstoffhochdruckpumpe (10) auswirkt. Außerdem wird die  
Herstellung und Montage der erfindungsgemäßen  
Kraftstoffhochdruckpumpe (10) durch die Verwendung von  
Kugelventilen vereinfacht.

(Figur 1)

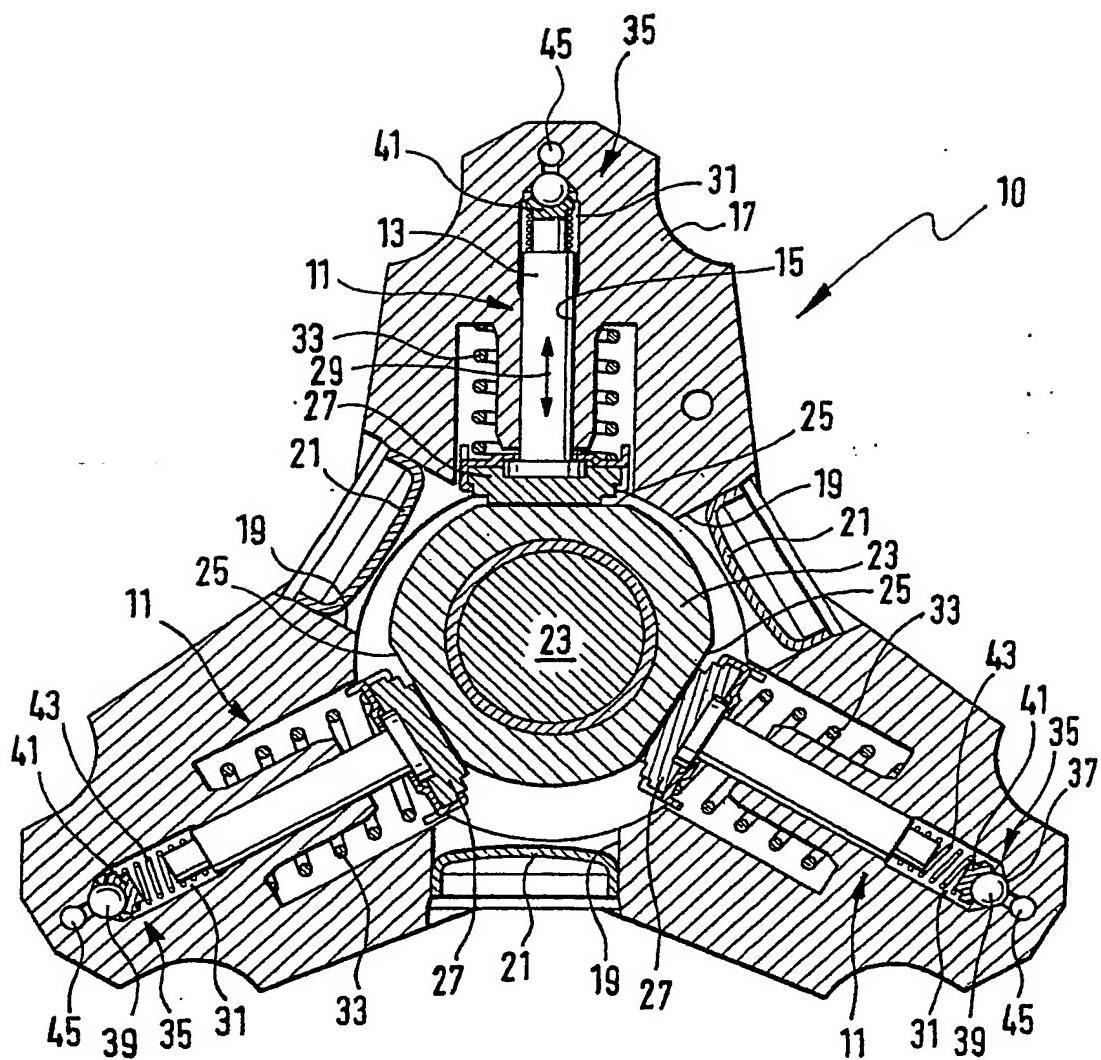


Fig. 1

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.